DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

1 grudnia | Nr. 25. | Rok 1928.

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

310.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 listopada 1928 r. Nr. I/14941/28 w przedmiocie zmiany Regulaminu Dyrekcyj Kolei Państwowych.

W regulaminie Dyrekcyj Kolei Państwowych przeprowadza się następujące zmiany:

1) W § 7, Wydział IV/1 na str. 15, w wierszu 13 po słowach „wydawanie dowodów przewozowych i przejazdowych", wstawia się wyrazy „ — zasiłki na opłaty szkolne, zaliczki na płace oraz zapomogi dla pracowników okręgu", w wierszu 14 skreśla się słowo „zakupno", a zamiast niego umieszcza się słowo „rozdział", w wierszu 15 skreśla się słowo „dla" a w miejsce niego wstawia przyimek „w", w wierszu 19 po słowie „map" umieszcza się wyrazy „sprawy restauracyj, bufetów, księgarni kolejowych i innych przedsiębiorstw dworcowych, z wyjątkiem przecho-

walni bagażu — sprawy kulturalno-oświatowe", wreszcie w wierszu 20 skreśla się przed słowem „nadzór", słowo „ogólny".

2) W § 7 Wydział IV/2 na str. 16, skreśla się słowa „zaliczki na pobory".

3) W § 7 Wydział IV/3, na str. 16 skreśla się koniec ustępu począwszy od słów „sprawy kulturalno-oświatowe i t. d.".

4) Pozycji 44 § 20 (str. 39) nadaje się następujące brzmienie:

„Zezwolenia na zajęcie uboczne pracowników etatowych".

311.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 listopada 1928 r. Nr. I/14942/28 w przedmiocie zmiany § 13 Regulaminu Oddziałów Dyrekcyj Kolei Państwowych.

W § 13 Regulaminu Oddziałów Dyrekcyj Kolei Państwowych przeprowadza się następujące zmiany:

1) w poz. c umieszcza się na początku zdania słowo „tymczasowe".

2) w poz. e umieszcza się przy końcu ustępu następujące wyrazy: „i w sprawach posunięć w płacy pracowników nieetatowych".

3) poz. f nadaje się następujące brzmienie: „przyjmowanie i zwalnianie ze służby pracowników czasowych (sezonowych), potrzebnych w zakresie służby danego Oddziału, w ramach udzielonego kredytu; wnioski w sprawach przyjęć i zwolnień pracowników etatowych oraz nieetatowych stałych i próbnych".

4) poz. g nadaje się następujące brzmienie: „przenoszenie podległych pracowników etatowych od X grupy uposażenia wdół oraz pracowników nieetatowych, w granicach własnego Oddziału, w ramach odnośnych przepisów i kredytów; wnioski w sprawach przeniesień pracowników etatowych od IX grupy uposażenia w górę.

312.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 listopada 1928 r. Nr. I/14943/28 w przedmiocie uzupełnienia § 1 Przepisów Kancelaryjnych dla Dyrekcyj Kolei Państwowych.

Ustęp 1 § 1 Przepisów Kancelaryjnych dla D. K. P. uzupełnia się następującemi wyrazami: „i podległy w pierwszym rzędzie Kierownikowi Działu Ogólnego w tym Wydziale".

313.

Nr. I. 20460/2/28 z dnia 19 listopada 1928 r. w sprawie zaliczania pracownikom stałym dziennie płatnym poprzedniego okresu służby po powrocie ze służby wojskowej do dwuletniego okresu uprawniającego do pobierania deputatów opałowych na raty.

Mnisterstwo Komunikacji zezwala na zaliczenie pracownikom stałym dziennie płatnym, powracającym do pracy na kolejach państwowych po odbyciu służby wojskowej, poprzedniego czasu służby kolejowej, do dwuletniego okresu służby, uprawniającego ich do nabywania deputatów opałowych na raty.

SPRAWY FINANSOWE.

314.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 17 listopada 1928 r. Nr. II. 9884/5/28 dotyczące tymczasowych przepisów dla wykonywania bezpośredniego nadzoru państwowego nad prywatnemi przedsiębiorstwami komunikacyjnemi.

Postanowienia ogólne.

§ 1.

Nadzór państwowy nad przedsiębiorstwami komunikacyjnemi wykonywa Minister Komunikacji za pośrednictwem mianowanych przez siebie Komisarzy Rządowych, członków inspekcji rządowej oraz członków rad zawiadowczych lub zarządzających zależnie od postanowień dokumentów koncesyjnych, ustaw nadawczych i statutów odnośnych przedsiębiorstw.

§ 2.

Wnioski na mianowanie lub odwołanie Komisarza Rządowego, członka inspekcji rządowej lub rady zawiadowczej przedstawia Departament Finansowy Ministerstwa Komunikacji.

Mianowanie następuje do odwołania.

§ 3.

Komisarzami Rządowymi przy kolejach prywatnych i tramwajach, członkami inspekcji rządowej lub rad zawiadowczych mogą być mianowani urzędnicy Ministerstwa Komunikacji i pracownicy P. K. P. z ukończonemi studjami prawniczemi lub wyższemi studjami technicznemi i to tak w czynnej służbie, jak i będący na emeryturze.

Obowiązki i prawa Komisarzy Rządowych.

§ 4.

Komisarz Rządowy ma prawo brania udziału w posiedzeniach Zarządu, Rady Zawiadowczej lub Nadzorczej, Komitetu Wykonawczego i Walnego Zgromadzenia akcjonarjuszy danego przedsiębiorstwa komunikacyjnego, ilekroć uzna to za wskazane, ma zaś obowiązek brania udziału w wymienionych posiedzeniach, o ile na porządku dziennym są sprawy, mogące mieć istotne znaczenie dla Zarządu P. K. P. lub dla Skarbu Państwa.

§ 5.

Komisarz Rządowy winien czuwać, by uchwały i zarządzenia władz przedsiębiorstwa nie naruszały

obowiązujących ustaw, postanowień koncesji lub statutu, względnie by nie były szkodliwe dla interesu Skarbu Państwa lub publicznego.

§ 6.

O ileby Komisarz Rządowy uznał uchwały i zarządzenia za sprzeczne z ustawami, z postanowieniami koncesji lub statutu lub też za szkodliwe dla interesu publicznego, winien je zawiesić, zgłaszając tę decyzję na dotyczącem posiedzeniu.

W razie zawieszenia uchwały lub zarządzenia winien Komisarz Rządowy zasięgnąć rozstrzygnięcia Ministerstwa Komunikacji, przedstawiając mu pisemnie stan sprawy i powody zawieszenia. Decyzja Ministerstwa Komunikacji jest w takim wypadku dla przedsiębiorstwa i Komisarza Rządowego wiążącą i ostateczną.

§ 7.

Komisarz Rządowy, mianowany dla kolei, której gwarantem lub współwłaścicielem jest Skarb Państwa, lub też w której zyskach uczestniczy Skarb Państwa, winien czuwać, by uchwały i zarządzenia władz przedsiębiorstwa nie były szkodliwe dla finansowych interesów Skarbu Państwa, zaś w razie uznania je za szkodliwe, winien je zawiesić, postępując analogicznie do postanowień § 6 Przepisów.

§ 8.

Komisarz Rządowy ma prawo informowania się u władz przedsiębiorstwa o wszystkich sprawach bieżących danej kolei, o których na posiedzeniach wymienionych w § 4 nie było mowy, a które uważa za ważne z jakichkolwiek przyczyn. O sprawach tych winien zawiadomić Ministerstwo Komunikacji w krótkiej drodze, zaś w wypadkach podniesienia jakichś wątpliwości ma prawo bezpośrednio zasięgnąć rozstrzygnięcia Ministerstwa Komunikacji.

§ 9.

Komisarz Rządowy ma obowiązek przedkładania Ministerstwu Komunikacji sprawozdania z posiedzeń władz przedsiębiorstwa w tych wypadkach, kiedy przedmiotem obrad i uchwał były sprawy ogólnego znaczenia lub też świadczenia pieniężne przedsiębiorstwa.

W szczególności winien Komisarz Rządowy przynajmniej raz na rok w terminie po zamknięciu roku sprawozdawczego przedkładać Ministerstwu Komunikacji relację o poczynionych przez siebie spostrzeżeniach co do eksploatacji kolei i stosunków ekonomicznych przedsiębiorstwa.

Inspekcja rządowa.

§ 10.

Inspekcję rządową ustanawia się dla tych kolei prywatnych, które w swych koncesjach wzgl. ustawach nadawczych mają to przewidziane.

Inspekcja ta składa się z 2 — 3 członków, przyczem jeden z nich musi mieć ukończone wyższe studja techniczne, a jeden studja prawnicze.

§ 11.

Do inspekcji rządowej należy nadzór nad robotami przy przebudowie dróg i odnóg danej kolei i nad jej eksploatacją.

§ 12.

Postanowienia §§ 4 — 9 mają odpowiednie zastosowanie dla członków inspekcji rządowej.

§ 13.

Przy spełnianiu nadzoru nad eksploatacją winni członkowie inspekcji czuwać, by zarządzenia i uchwały władz danej kolei, dotyczące eksplotacji, nie były szkodliwe lub uciążliwe dla interesów publicznych.

W wypadkach stwierdzenia szkodliwości tych zarządzeń winni członkowie inspekcji złożyć o tem sprawozdanie i zażądać rozstrzygnięcia Ministerstwa Komunikacji.

§ 14.

Członkowie inspekcji rządowej mają prawo stawiania Ministerstwu Komunikacji i władzom przedsiębiorstwa wniosków na usprawnienie i poprawę eksploatacji danej kolei na podstawie poczynionych przez siebie spostrzeżeń braków i wadliwości urządzeń kolejowych.

Członkowie Rad Zawiadowczych lub Nadzorczych.

§ 15.

Stosownie do postanowień koncesyj i statutów dotyczących przedsiębiorstw komunikacyjnych Minister Komunikacji mianuje członków ich Rad Zawiadowczych lub Nadzorczych.

§ 16.

Członkowie mianowani mają prawo i obowiązek brania udziału w posiedzeniach Rady, Komitetu Wykonawczego i Walnego Zgromadzenia i nie naruszając odnośnych postanowień kodeksu handlowego założyć protest przeciw uchwałom i zarządzeniom Rady, Komitetu lub Walnego Zgromadzenia, o ile one, zdaniem ich, sprzeciwiają się finansowym interesom Państwa, wynikającym z posiadania akcyj lub udziałów, z udzielenia gwarancji przez Państwo oraz z prawa udziału Państwa w czystym zysku.

§ 17.

W razie założenia protestu, który winien być zgłoszony na dotyczącem posiedzeniu, uchwały te i zarządzenia nie mają mocy obowiązującej aż do nadejścia zasięgniętej przez mianowanych członków de-

cyzji Ministerstwa Komunikacji. W celu zasięgnięcia tej decyzji winni członkowie mianowani przedłożyć Ministerstwu Komunikacji szczegółowe sprawozdanie pisemne z uzasadnieniem protestu.

Decyzja Ministerstwa Komunikacji jest w tym wypadku dla przedsiębiorstwa wiążącą i ostateczną.

§ 18.

Członkowie mianowani mają pozatem te same prawa i obowiązki, co inni członkowie Rad Zawiadowczych lub Nadzorczych, a w szczególności są na równi z nimi traktowani pod względem wszelkich wynagrodzeń i świadczeń pieniężnych.

Postanowienia końcowe.

§ 19.

Wszystkie wymienione w § 1 osoby mianowane przez Ministra Komunikacji, są obowiązane po otrzymaniu zawiadomienia o posiedzeniu Rady, Komitetu względnie Walnem Zgromadzeniu poinformować się w Departamencie Finansowym Ministerstwa Komunikacji co do tych wszystkich przedmiotów porządku obrad, co do których mają jakiekolwiek wątpliwości, jakie zająć stanowisko.

Wskazówki Departamentu Finansowego są dla nich wiążące. Wskazówki te mogą być udzielane — na żądanie zainteresowanych — pisemnie.

§ 20.

Za czynności połączone ze spełnianiem nałożonych obowiązków, otrzymują wszyscy wymienieni w § 1 wynagrodzenie ustalone, bądź bezpośrednio przez Ministerstwo Komunikacji, bądź też przez przedsiębiorstwo na podstawie uchwały zatwierdzonej przez Ministerstwo Komunikacji.

315.

Nr. II. 10207/6/28 z dnia 14 listopada 1928 r. w sprawie uzupełnienia art. 33 przepisów rachunkowych dla kas biletowych, bagażowych i towarowych.

Z ważnością od 1.XII 1928 r. należy w artykule 33 przepisów rachunkowych dla kas biletowych, bagażowych i towarowych wprowadzić poniżej podane uzupełnienia:

p. 3. w wierszu 1-ym, między słowami „przedpłaty" a „oraz" wstawia się „i ich wtórniki", zaś w wierszu 3-im między słowami „zepsute" a „dołącza" wstawia się „i poświadczenia wtórników".

p. 14. (nowy):

a) W razie stwierdzenia zaginięcia w drodze rachunku przedpłaty stacja, na której powstały należności, które nadawca w myśl oświadczenia w liście przewozowym, zobowiązał się wyrównać, sporządza i dołącza do dowodów przewozowych wtórnik pierwotnego rachunku przedpłaty na właściwym druku, zamieszcza w nim przypadające należności i zawiadamia o tem stację nadania. Odcinek wystawionego wtórnika (poświadczenie) zaopatrzony adnotacją: Druk zużyto w miejsce zaginionego rachunku przedpłaty Nr. . . . do przesyłki ze stacji . . . do stacji . . . . należy przedstawić Wydziałowi Kontroli Dochodów przy wykazie sum przechodnich za dany miesiąc sprawozdawczy jako usprawiedliwienie niepobrania kaucji.

Gdy stacja powyższa jest zarazem stacją przekartacji przesyłki, zamieszcza we wtórniku rachunku przedpłaty również i należności za odcinek poprzedni na podstawie ceduły przewozowej o ile możności poszczególnemi pozycjami.

b) W razie stwierdzenia zaginięcia rachunku przedpłaty na stacji przeznaczenia, stacja ta sporządza wtórnik rachunku przedpłaty i zamieszcza w nim przypadające należności na podstawie ceduły i listu przewozowego.

O ile dana przesyłka była w drodze przekartowana, a nadawca chciał opłacić również należności powstałe w drodze należy zwrócić się o podanie tych należności do stacji granicznych, względnie do stacji dokonywujących przekartowania.

Od odbiorcy wolno pobrać tylko te należności, których nadawca nie wymienił w swem oświadczeniu w liście przewozowym.

c) Gdy rachunek przedpłaty zaginie po odkartowaniu go do stacji nadawczej, wówczas stacja przeznaczenia przesyłki albo stacja która ostatnia dokonała przekartacji zwróconego rachunku przedpłaty, sporządza wtórnik rachunku przedpłaty, zamieszczając w nim ogólną sumę należności, oraz daty odkartowania. Na podstawie otrzymanego wtórnika rachunku przedpłaty stacja nadania przesyłki przeprowadza rozrachunek z nadawcą.

Gdyby nadawca żądał podania mu poszczególnych pozycji należnej sumy, należy donieść o tem Wydziałowi Kontroli Dochodów dołączając wtórnik rachunek przedpłaty.

Wydział Kontroli Dochodów dokonywa podziału ogólnej sumy należności, wykazanej we wtórniku rachunku przedpłaty, na poszczególne pozycje i zwraca ten wtórnik na stację nadania przesyłki celem przeprowadzenia ostatecznego rozrachunku z jej nadawcą.

316.

Nr. II. 9816/6/28 z dnia 31 października 1928 r. w sprawie zmian w przepisach rachunkowych.

W związku z wprowadzeniem z d. 1 listopada r. b. nowej Taryfy Osobowej i Bagażowej (cz. I i II) Ministerstwo Komunikacji postanawia przeprowadzić od powyższej daty następujące zmiany i uzupełnienia w dotychczasowych przepisach dla Kas biletowych, bagażowych i towarowych.

§ 14.

W p. 1-ym wierszu 2-im po sł. „bagażu" zamiast przecinka postawić „i", dalej zaś skreślić sło-

wa: „i przesyłek nadzwyczajnych". Również podlega skreśleniu: w p. 4-ym wierszu 5-ym sł. „lub przesyłki nadzwyczajnej" i w p. 6-ym wierszu 1-ym i 2-im sł. „lub od zalegających przesyłek nadzwyczajnych".

Między art. 14-ym a 15-ym wstawia się nowy artykuł 14-a z poniżej wskazanym nagłówkiem i podaną treścią tego artykułu:

„Art. 14-a.

Listy ekspresowe i pobieranie **należności za** przesyłki ekspresowe.

1) Zarachowanie należności za przesyłki ekspresowe odbywa się na podstawie listów ekspresowych.

2) Kasy bagażowe powinny posiadać zapas listów ekspresowych do sprzedaży.

3) Listy ekspresowe są drukami sprzedażnemi i z tego względu należy przechowywać je pod zamknięciem (Wyk. opłat dod. w Cz. II — Tar. osob. i bagaż.). Każda Kasa bagażowa prowadzi oddzielną numerację listów ekspresowych w granicach rocznego zużycia.

Za brak listów ekspresowych kasjer odpowiada pieniężnie. Opłata stemplowa wynosi 10 gr. + 10% od pojedyńczego listu ekspresowego.

4) List ekspresowy składa się z 3-ch części: grzbietu, ceduły (właściwego listu ekspresowego) i poświadczenia nadania. Część I-a zatrzymuje Kasa nadania i w następstwie dołącza ją do wykazu nadanych przesyłek ekspresowych, druga część towarzyszy przesyłce do stacji jej przeznaczenia, wreszcie część 3-ą otrzymuje nadawca na dowód przyjęcia przesyłki przez kolej do wysłania.

Po pokwitowaniu z odbioru i wydaniu przesyłki ekspresowej odbiorcy Kasa bagażowa st. przeznaczenia przedstawia cedułę (list ekspres) Wydziałowi Kontroli Dochodów przy miesięcznym wykazie przesyłek wydanych.

5) Kasa bagażowa stacji nadania pobiera zgóry należności przewozowe i opłaty dodatkowe za przesyłki ekspresowe według taryfy (Cz. II) oraz opłatę stemplową, wykazując je w odpowiednich rubrykach we wszystkich 3-ch częściach listu ekspresowego. Za nieprawidłowe obliczenie i pobranie tych należności odpowiada wyłącznie bagażowa Kasa nadania.

Należności i koszty powstałe w drodze, oraz na stacji przeznaczenia przesyłki pobiera bagażowa Kasa wydania tej ostatniej stacji za kwitem wpływów różnych, po ustaleniu ich wysokości i wpisaniu do odpowiedniej rubryki ceduły (listu ekspresowego). Numer i datę wydanego kwitu wpływów różnych odnotowuje się w cedule. Odpowiedzialność za nieprawidłowe pobranie tych należności i kosztów obciąża Kasę wydania. Na należności i koszty powstałe w drodze należy sporządzać wykazy Ser. F Nr. 116, w myśl obowiązujących przepisów.

6) W komunikacjach zagranicznych i bezpośrednich obowiązują również powyżej przytoczone zasady wykazywania w dowodach przewozowych i pobierania należności za przesyłki ekspresowe, o ile przepisy rzeczonych komunikacyj nie zawierają odmiennych postanowień w tym względzie.

Art. 15.

W końcu nagłówka dodaje się słowa: „oraz wykazy nadanych i wydanych przesyłek ekspresowych".

Pomiędzy punktem *4-ym* a dotychczasowym *5-ym*, który w następstwie tej zmiany otrzymuje numer *6-y*, wstawia się p. 5 właściwy treści następującej:

5) Nadane przesyłki ekspresowe, rejestruje się na oddzielnych wykazach wz. Nr. 9, po odpowiedniej zmianie w tym celu ngłówków danego druku w podobny sposób, jak wskazano powyżej w p. 1, 2 i 4.

Wydane przesyłki ekspresowe należy rejestrować w porządku numerycznym i chronologicznym w oddzielnych miesięcznych wykazach podobnie jak przesyłki nadane czasowo na druku Ser. F Nr. 115 po odpowiedniej zmianie nagłówka. W wykazie wypełnia się treścią rubryki 1. 2. 3 i 6 bez zmiany ich nagłówków w rubrykach 7, 8, 9 wykazuje się na podstawie ceduły sumy poszczególnych należności i opłat, pobranych na stacji przeznaczenia za kwitami wpływów różnych oraz w rubryce 10 ogólną ich sumę, wreszcie w rubrykach 11 i 12 datę i numery odnośnych kwitów wpływów różnych. Rubryki od 7 do 12 powinny otrzymać zmienione nagłówki. Wykazy te wraz z odnośnemi cedułami stanowią załączniki do wykazu wpływów różnych.

Wobec prowadzenia wykazów wydanych przesyłek ekspresowych Ministerstwo Komunikacji znosi postanowienie o odsyłaniu do Wydziałów Kontroli Dochodów ceduł (właściwych listów ekspresowych) bez rejestracji, wydane telegramem z dnia 27/X r. b. Nr. 738.

317.

Nr. II/10001/6/28 z dnia 8 listopada 1928 r. w sprawie reklamacji zagranicznych.

Ministerstwo Komunikacji stwierdziło, że ilość reklamacji nadsyłanych przez zarządy kolei zagranicznych poszczególnym Dyrekcjom Kolei Państwowym do rozpatrzenia wzmaga się coraz bardziej, co jest objawem bardzo niepożądanym ze względu na silne przeciążenie działów reklamacyjnych w Dyrekcjach Kolei Państwowych, oraz na niekorzystną opinję o sprawności Polskich Kolei Państwowych, szerzącą się w pośród interesantów zagranicznych.

Szczególniej dużo reklamacji wpływa w komunikacji polsko-niemieckiej z powodu mylnego obliczania przewoźnego za przesyłki drzewa i za przesyłki jaj, ponieważ polskie ekspedycje towarowe nie zwracają należytej uwagi na treść listów przewozowych i na postanowienia taryf wyjątkowych Nr. XII i Nr. XIII.

Znaczna część reklamacji powstaje również z tego powodu, że stacje nie posiadające wagi pomostowej lub nie nie mogące czasowo z niej korzystać, nie przestrzegają postanowień art. 8 przepisów wykonawczych dla ekspedycji towarowych.

Dyrekcje zwrócą zatem szczególniejszą uwagę na to, by personel ekspedycji towarowych znał i należycie wykonywał przepisy taryfowe i **wykonaw-**

cze, i wydadzą potrzebne zarządzenia na podstawie spostrzeżeń zebranych przy załatwianiu poszczególnych reklamacji.

318.

Nr. II/9417/6/28 z dnia 19 października 1928 r. w sprawie opłat stemplowych.

Ministerstwo Skarbu wyjaśniło pismem z dnia 16 b. m. Nr. D. IV 9351/4/28, że podania kolejowych ajencji celnych, względnie kolejowych dyrekcji o powrotny wywóz zagranicę przesyłek, nieprzyjętych przez adresatów, oraz o zwrot uiszczonych przez zarząd kolei od tych przesyłek należności celnych są wolne od opłaty stemplowej na podstawie art. 142 p. 1 i 7 ustawy o opłatach stemplowych.

319.

Nr. II/10432/6/28 z dnia 20 listopada 1928 r. w sprawie wprowadzenia listu śledczego dla Komunikacji zagranicznych.

Wobec znacznego zmniejszenia się ilości ceduł skreślonych w komunikacjach zagranicznych skutkiem wykonania wydanych poprzednio w tej sprawie zarządzeń, Ministerstwo Komunikacji, po porozumieniu się z interesowanymi Zarządami kolei zagranicznych uchyla okólnik z dnia 31.VII. 1928 r. Nr. II/6835/6/28 w sprawie wprowadzenia oddzielnego listu śledczego na ceduły skreślone w komunikacjach zagranicznych.

SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

320.

Nr. III/Pc — 13281/28 z dnia 20 października 1928 r. w sprawie uprawnienia straży granicznej do dokonywania rewizji bagażu i przesyłek kolejowych.

Na zapytanie jednej z Dyrekcyj K. P., czy przysługuje Straży Granicznej prawo dokonywania rewizji wzgl. konfiskaty bagażu i przesyłek kolejowych Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, iż w myśl art, 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 o Straży Granicznej (Dz. U. R. P. Nr, 37, poz, 349),

„Straż Graniczna jest w zakresie ochrony celnej organem wykonawczym władz skarbowych, w rozumieniu ust. 1 art. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 1923 r. o uprawnieniach organów wykonawczych władz skarbowych (Dz. U. R. P. Nr, 5) 1924 r, poz, 37),"

W myśl art. 5 tego samego rozporządzenia „Organa Straży Granicznej korzystają z uprawnień, przyznanych organom wykonawczym władz skarbowych Ustawą z dnia 14 grudnia 1923 r. o uprawnieniach organów wykonawczych władz skarbowych (Dz. U. R. P. z 1924 r, Nr, 5, poz, 37) i Ustawą karną skarbową z dnia 2 sierpnia 1926 r. (Dz. U. R. P, Nr, 105, poz, 609),"

Zgodnie zatem z § 3 „Instrukcji w sprawie dokonywania rewizji bagażu i przesyłek kolejowych przez uprawnionie organa państwowe, ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 1 z r. 1927, organa Straży Granicznej w zakresie dokonywania rewizji bagażu i przesyłek kolejowych korzystają z uprawnień, przysługujących organom państwowym na mocy wymienionej wyżej Instrukcji.

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

321.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Komunikacji z dnia 7 listopada 1928 r. Nr. IV/10358/11 w sprawie zmiany granic Oddziałów Eksploatacyjnych w okręgu Dyrekcji K. P. w Warszawie.

Z dniem 1-go stycznia 1929 r. odcinki Warszawa Bednary włącznie i Warszawa — Skierniewice bez stacji Skierniewice, wyłączają się z Oddziałów Eksploatacyjnych Nr. 1 i 2, mających siedzibę w Częstochowie i Łodzi i przyłączają się do Oddziału Eksploatacyjnego Nr. 3 mającego siedzibę w Warszawie.

Wykonanie powyższego polecam Dyrekcji K. P. w Warszawie.

322.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Komunikacji z dnia 16 listopada 1928 r. za Nr. IV/11225/11 w sprawie projektowania i otwierania nowych lub zamykania istniejących stacyj, przystanków i ładowni dla czynności przewozowych, względnie na rozszerzanie lub zmniejszanie tych czynności.

1. Zezwalanie na otwieranie nowych lub zamykanie istniejących stacyj, przystanków, i ładowni dla czynności przewozowych, względnie na rozszerzanie lub zmniejszanie tych czynności należy do wyłącznej kompetencji Ministerstwa Komunikacji— Departament IV.

2. Nowe przystanki osobowe mogą być budowane zasadniczo na spadkach nieprzekraczających 5‰.

Na linjach znaczenia drugorzędnego w miejscowościach górskich mogą być stosowane wyjątkowo spadki większe, nieprzekraczające jednak 10‰, pod warunkiem przeprowadzenia w tych przypadkach, z pomyślnym wynikiem prób zatrzymywania kursujących pociągów na miejscu przystanku.

Urządzenia przystanku w miejscach załomów profilu podłużnego należy unikać.

Odległość nowego przystanku od sąsiednich stacyj względnie innych przystanków danego szlaku zasadniczo nie powinna być mniejsza niż 3 km.

Projekty przystanków powinny być opracowywane zgodnie z Przepisami Technicznemi Projektowania i Budowy Kolei Żelaznych (Dz. U. M. K. Nr, 10 z 1923 r,) oraz Przepisami Projektowania Stacyj (Dz. U. M. K. Nr, 5 z 1924 r,); w szczególności projekty powinny zawierać: plan sytuacyjny projektowanego przystanku w skali 1 : 1000 lub 1 : 2000 z oznaczeniem na nim projektowanych torów i budynków, podłużny profil szlaków od przystanku do sąsiednich stacyj w skali 1 : 10.000 i 1 : 1000, lub

ewentualnie drobniejszej, oraz parę charakterystycznych przekroi poprzecznych terenu przystanku.

3. Na każdym projektowanym przystanku osobowym należy przewidzieć wszystkie te urządzenia, które są niezbędne dla prawidłowego jego działania, a zatem: poczekalnie dla podróżnych, kasę do sprzedaży biletów, pomieszczenie dla kasjera, peron, ustęp, ogrodzenie i słupy z latarniami.

Gdy na projektowanym przystanku spodziewana jest nieznaczna frekwencja podróżnych, —a ludność okoliczna jest niezasobna, można zaniechać, w drodze wyjątku, na skutek prośby stron, budowę kasy i pomieszczenia dla kasjera, względnie i poczekalni, z wyznaczeniem sprzedaży biletów w pociągu.

4. W wnioskach względnie sprawozdaniach o otwieraniu nowych przystanków ładowni lub stacyj zainteresowane Dyrekcje powinny przedstawiać następujące dane:

a) na jakim odcinku linji, na którym kilometrze (ze ścisłością do 0,01), między jakiemi stacjami i na jakiej od każdej z nich odległości projektuje się przystanek, ładownia, lub stacja;

b) Jakie jest ogólne zaludnienie okręgu, ciążącego do projektowanego przystanku, ładowni lub stacji, ze wskazaniem gęstości na kilometr oraz wyszczególnieniem ciążących do tego przystanku, ładowni lub stacji, miast, miasteczek i innych osiedli;

c) czy w okolicy i jak daleko od projektowanego przystanku ładowni lub stacji i od sąsiednich stacyj znajdują się fabryki lub zakłady przemysłowe, które ciążyłyby do projektowanego przystanku, ładowni lub stacji z wymienieniem ich nazw oraz rodzaju i rozmiaru rocznej produkcji;

d) jakie są i w jakim stanie się znajdują drogi (szosa, trakt, polowa) prowadzące od projektowanego przystanku, ładowni lub stacji do sąsiednich stacyj i większych osiedli;

e) jaka może być oczekiwana na projektowanym przystanku, ładowni lub stacji ilość podróżnych, bagażu i towarów w ciągu roku kalendarzowego i w zależności od tego. jaka może być przypuszczalna dochodowość projektowanego przystanku, ładowni lub stacji za ten czas;

f) jaka jest obecnie gęstość pociągów na szlaku i odcinku, na którym projektuje się otwarcie przystanku, lub ładowni, lub stacji i które pociągi miałyby mieć tam zatrzymanie;

g) projekt przystanku ładowni lub stacji opracowany według wskazówek zawartych w p. p. 2 i 3 niniejszego rozporządzenia oraz przybliżony kosztorys;

h) Jakie są przewidywane koszty utrzymania dla projektowanego przystanku, ładowni lub stacji, tak personalne jak i rzeczowe i kto będzie je ponosił oraz jaka obsada personalna (w jakim stopniu uposażenia) jest przewidywana;

i) czyim kosztem ma być dokonana budowa projektowanego przystanku, ładowni lub stacji;

5. Koszty utrzymania otwieranych przystanków osobowych, na których przewiduje się dostateczna dla pokrycia tych kosztów frekwencja podróżnych, należy przyjmować wogóle na rzecz Skarbu Kolei. O ile zaś, spodziewana na danym przystanku frekwencja podróżnych, nie daje gwarancji pokrycia kosztów utrzymania tego przystanku z sum przypuszczalnie osiągalnych ze sprzedaży biletów, należy zobowiązać strony zainteresowane do pokrycia nadwyżki tych kosztów ponad sumę osiągniętą ze sprzedaży biletów.

Dla udogodnień publiczności, wolno przewidzieć na przystankach osobowych również odprawę bagażu na warunkach odprawy w pociągu, za opłatą na stacji przeznaczenia.

6. W wnioskach, względnie sprawozdaniach o rozszerzaniu, względnie zmniejszaniu czynności istniejących przystanków, ładowni lub stacyj, jak również o zupełnem ich zamknięciu, powinny zainteresowane Dyrekcje oprócz danych, wymienionych w punktach a, b, c, i d ustępu czwartego niniejszego rozporządzenia, przedstawić jeszcze następujące dane:

a) kiedy, na jakiej podstawie, dla jakiego celu i czyim kosztem wybudowano przystanek, ładownię lub stację;

b) kiedy, na podstawie jakiego rozporządzenia i dla jakich czynności przewozowych został otwarty przystanek, ładownia lub stacja;

c) jakie czynności przewozowe, w jakich rozmiarach pełni obecnie omawiany przystanek, ładownia lub stacja.

d) jakie są roczne wyniki eksploatacyjne przystanku, ładowni lub stacji za okres ostatnich trzech lat, tak finansowe, jak i rzeczowe (dane statystyczne o ilości sprzedanych biletów oraz ilości przesyłek nadanego i przybyłego bagażu i towaru ze wskazaniem ich wagi ogólnej w kilogramach);

e) jakie są obecnie koszty utrzymania danego przystanku, ładowni lub stacji tak personalne jak i rzeczowe i kto je pokrywa;

f) jakie inwestycje należałoby przeprowadzić w związku z projektowanem rozszerzeniem czynności przystanku, ładowni lub stacji, jakie pociągnie to koszty jednorazowe i okresowe (wzrost utrzymania) i kto ma je pokryć;

g) jaki wzrost ruchu i dochodowości przystanku, ładowni lub stacji spodziewany jest po rozszerzeniu ich czynności;

h) jeżeli projektuje się zamknięcie stacji, przystanku lub ładowni, to należy podać ponadto dane statystyczne za trzy ostatnie lata i szczegółowo uzasadnić porzebę zamknięcia stacji wskazując również. czy zamknięcie to pociąga za sobą rozbiórkę torów mijankowych i urządzeń stacyjnych. Również należy wyjaśnić, w jakim stopniu zamknięcie stacji pociągnie zmniejszenie przelotności oraz jakie było zapołączenie przelotności na szlakach przylegających do zamykanej stacji za rok ubiegły przeciętnie w ciągu każdego miesiąca.

7. Dyrekcje powinny przedstawiać w sprawozdaniach do Ministerstwa Komunikacji o otwarciu nowych przystanków, ładowni lub stacyj całokształt technicznego i ekonomicznego badania oraz swoją opinję ująć we wniosku dokładnie i wyczerpująco, aby decyzję można było powziąć bez potrzeby dodatkowych wyjaśnień.

8. Z dniem ogłoszenia niniejszego rozporządzenia traci swą moc obowiązującą rozporządzenie Ministerstwa Kmunikacji z dnia 22.VI 1920 r. Nr. IV—18631/45 w sprawie otwierania nowych przystanków lub stacyj.

323.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji Nr. IV. 11901/13 z dnia 23 listopada 1928 r. w sprawie „Tymczasowych Przepisów o premjach za należyte wyzyskanie wagonów zbiorowych".

Załączone zatwierdzone przezemnie „Tymczasowe Przepisy o premjach za należyte wyzyskanie wagonów zbiorowych" polecam wprowadzić w życie tytułem próby od 1 grudnia r. b.

Szczegółowe wskazówki co do zakresu wprowadzenia i stosowania tych przepisów zostaną wydane przez Ministerstwo Komunikacji dodatkowo.

Art. 1.

Cel wprowadzenia premji.

Wprowadzenie premji ma na celu zwiększenie wyzyskania ładowności wagonów zbiorowych, sprawniejszego ich obrotu oraz przyspieszenie przewozu przesyłek zbiorowych.

Art. 2.

Wagony, podlegające premjowaniu.

Premjowaniu podlegają wagony zbiorowe bezpośrednie i odcinkowe, naładowane lub przesortowane na jednej stacji nadawczej lub sortowniczej głównej (wykaz stacyj sortowniczych głównych w załączeniu) przesyłkami drobnemi o wadze ogólnej nie mniejszej, niż 5 tonn i przechodzące bez sortowania nie mniej, niż 125 km. lub nie mniej, niż jedną główną stację sortowniczą.

Premjowaniu nie podlegają wagony zbiorowe, sformowane całkowicie lub częściowo przez samych nadawców z zastosowaniem lub bez zastosowania ulg taryfowych, przewidzianych w p. p. 18 i 19 cz. II taryfy tow. ogólnej (na stacjach lub na bocznicach).

Stacje sortownicze w węźle Warszawskim, w węźle Krakowskim, oraz stacje sortownicze w Mysłowicach i Szczakowie, należy uważać przy obliczeniu premji za jedną stację sortowniczą, np. przy przejęciu przez Mysłowice i Szczakowa wagonu, sformowanego w Katowicach, stacji Mysłowice nie przyjmuje się do obliczenia.

Art. 3.

Podział stacyj na kategorje pod względem wysokości stawek premji.

Pod względem wysokości stawek premji dzielą się stacje na dwie kategorje.

Do pierwszej kategorji należą stacje o dużym naładunku lub obrocie drobnicy, rozporządzające odpowiednią liczbą magazynów, ramp, torów do naładunku i przeładunku oraz innych urządzeń, ułatwiających formowanie wagonów zbiorowych z przepisanem obciążeniem. Do tych stacji stosuje się normalne stawki premji.

Do drugiej kategorji należą stacje z mniejszym obrotem drobnicy i trudniejszemi warunkami technicznemi, wskutek czego sformowanie na nich wagonów zbiorowych z przepisanem obciążeniem przedstawia większe trudności, niż na stacjach pierwszej kategorji. Do tych stacyj stosuje się podwyższone stawki premji.

Zaliczenie stacji do pierwszej lub drugiej kategorji uskutecznia Dyrekcja, w której okręgu dana stacja się znajduje.

Art. 4.

Wysokość stawek premji.

Wysokość premji na stacjach pierwszej kategorji ustala się jak następuje:

a) dla wagonów bezpośrednich:
przy naładunku nie mniej niż 5 tonn . . . 5 zł.
i za każdą następną pełną tonnę wzwyż po . . 3 zł.

b) dla wagonów odcinkowych (patrz art. 3, p. 2 P. Dr.)
przy naładunku nie mniej, niż 5 tonn . . . . 4 zł,
i za każdą następną pełną tonnę wzwyż po . . 2 zł.

Na stacjach drugiej kategorji stosuje się powyższe stawki, podwyższne o 20%.

Za przejście wagonu bez przesortowania przez więcej, niż jedną główną stację sortowniczą powyższe stawki zwiększa się o 10% za każdą następną główną stację sortowniczą, przyczem stacje sortownicze w węźle Warszawskim, w węźle Krakowskim oraz stacje sortownicze w Mysłowicach i Szczakowie należy uważać przy obliczaniu premji za jedną stację sortowniczą, np. przy przejściu wagonu premjowanego przez stacje Szczakowę i Mysłowice, obydwie te stacje przyjmuje się za jedną.

Art. 5.

Podział premji pomiędzy pracowników.

Z ogólnej sumy premji, przypadającej za dany wagon, przeznacza sie:

1) Za ogólne kierownictwo sortowania ładowania (zestawienie planu, nadzór nad jego wykonaniem) . . . 12%
Otrzymuje kierownik magazynu lub starszy magazynier albo inny pracownik, pełniący te obowiązki:
2) Za bezpośrednie kierownictwo i nadzór nad ładowaniem do wagonów według planu 25%
Otrzymuje starszy magazynier lub magazynier albo inny pracownik, pełniący te obowiązki.
3) Za ładowanie i sortowanie właściwe 22%
Otrzymują robotnicy, ładujący wagony premjowane.
4) Za zestawienie wykazu ładunkowego i wagonowego (wzór Nr. 1) . . 6%
Otrzymuje kancelista lub inny pracownik, formujący wykaz ładunkowy i wagonowy.
5) Za ogólne kierownictwo i nadzór nad pracą sortowniczą i ładunkową . . 10%
Otrzymuje kierownik ekspedycji towarowej lub kierownik sortowni oraz zawiadowca stacji.

Razem . . 75%

Przy wprowadzeniu premji Dyrekcja ustala kategorję stacji i pracowników, biorących udział w ładowaniu, sortowaniu i nadzorze, otrzymujących premję, oraz współczynniki podziału premji w powyższych granicach, a to dla każdej stacji w zależności od miejscowych warunków, na wniosek Naczelnika Oddziału Eksploatacyjnego, a gdzie go niema, na wniosek właściwego kontrolera wydziałowego. Przytem w razie braku na danej stacji jednej lub więcej z powyższych kategoryj pracowników, biorących udział w sortowaniu i ładowaniu, przypadającą im premję należy odpowiednio rozdzielić pomiędzy innych pracowników według wykonywanych przez nich czynności.

Ustalone współczynniki oraz kategorje stacyj winny być perjodycznie sprawdzane i odpowiednio regulowane w sposób wyżej przepisany do ich ustalania.

Pozostałe 25% ogólnej sumy premji przeznacza się na wynagrodzenie pracowników Oddziałów Eksploatacyjnych i Dyrekcyj, prowadzących kontrolę i podział premji, oraz na druki i materjały piśmienne. Jeżeli po pokryciu powyższych wydatków okaże się pozostałość z tych 25%, to nadwyżka ta może być za zezwoleniem Prezesa Dyrekcji podzielona pomiędzy starszych pracowników na linji, w Oddziałach Eksploatacyjnych, lub w Dyrekcji, którzy działalnością swoją przyczynili się do usprawnienia przewozu drobnicy.

Premja może być wypłacana tylko z jednego tytułu zajęcia danego pracownika, a to według najwyższej odpowiedniej stawki.

Art. 6.

Dokument, stwierdzający sformowanie wagonu premjowanego.

Na każdy wagon zbiorowy podlegający premiowaniu, stacja, która go sformowała, sporządza wykaz według załączonego wzoru Nr. 1 (Serja R. N. 104) w trzech egzemplarzach pisanych przez kalkę. Wykazy powyższe otrzymują numerację porządkową, zaczynającą się corocznie na każdej stacji od Nr. 1.

Przy sporządzaniu wykazów należy w górnym lewym kącie pod przepisanym stemplem z nazwą stacji sformowania wagonu, wskazać siedzibę miejscowego Oddziału Eksploatacyjnego, a w tych Dyrekcjach, gdzie Oddziałów tych niema, przekreślić wyrażenie „Oddział Eksploatacyjny w . . . . . ".

Jeden egzemplarz wykazu pozostaje na stacji sformowania wagonu, drugi stacja ta wysyła do miejscowego Oddziału Eksploatacyjnego, a gdzie niema Oddziałów Eksploatacyjnych, do Wydziału Eksploatacyjnego miejscowej Dyrekcji, trzeci zaś (bez wskazania w nim pracowników, biorących udział w premji) wysyła przy dowodach przewozowych na dany wagon:

a) do stacji przeznaczenia wagonu bezpośredniego, jeżeli ona znajduje się na P. K. P. lub w okręgu wolnego miasta Gdańska, lub do stacji granicznej, jeżeli stacja przeznaczenia znajduje się zagranicą.

b) do stacji czołowej odcinka przeznaczenia wagonu odcinkowego.

Stacja sformowania wagonu dołącza odpis wykazu ładunkowego na dany wagon, poświadczony stemplem stacji i podpisem kierownika ekspedycji towarowej lub zawiadowcy stacji, jako kierownika ekspedycji, albo ich zastępcy do wykazów, wysyłanych do Oddziału Eksploatacyjnego lub do Dyrekcji oraz idących razem z wagonem przy dowodach przewozowych. W rubryce odpisu wykazu ładunkowego „uwagi" stacja, która, sformowała wagon, wskazuje: stacja nadawcza: datę przyjęcia do przewozu każdej przesyłki, a stacja sortownicza — datę przybycia każdej przesyłki na daną stację do sortowania.

Za sformowania wagonów, podlegających premjowaniu, niezgodnie z przepisami P. Dr., za przetrzymanie przesyłek ponad czas dozwolony (patrz art. 10), za umieszczenie w wykazach wzór Nr. 1 lub w wykazach ładunkowych danych niezgodnych z rzeczywistością, w celu otrzymania premji lub otrzymania jej w większych rozmiarach — winni pracownicy będą pozbawieni premji za dany wagon, a w przypadkach nadużyć pociągnięci ponadto do odpowiedzialności w drodze porządkowej lub dyscyplinarnej.

Art. 7.

Zaświadczenie dokumentu przez stację przeznaczenia wagonu prejmowanego.

Po przybyciu wagonu bezpośredniego na stację przeznaczenia lub graniczną, a wagonu odcinkowego na stację czołową odcinka przeznaczenia, stacje powyższe sprawdzają, czy zawarte w wykazie wzór Nr. 1 dane o naładunku wagonu oraz o dacie przyjęcia do przewozu i wysłania przesyłki zgadzają się z rzeczywistością, czy naładunek uskuteczniony został prawidłowo w myśl istniejących przepisów i t. p., poczem poświadczają wykaz i dołączony do niego odpis wykazu ładunkowego na dany wagon stemplem stacji z datą przybycia wagonu i podpisem kierownika ekspedycji, lub zawiadowcy stacji, jako kierownika ekspedycji albo, w razie potrzeby, ich zastępców, czynią w nich odpowiednie uwagi, poświadczone, jak wyżej wysyłają obydwa te wykazy korespondencją służbową do Oddziału Eksploatacyjnego, wskazanego w wykazie wzór Nr. 1 poniżej stempla z nazwą stacji, która sformowała wagon premjowany, lub do Wydziału Eksploatacyjnego tych Dyrekcyj, w których Oddziałów Eksploatacyjnych niema.

Za niezgodne z rzeczywistośsią poświadczenie wykazów lub poczynienie w nich niesprawiedliwych uwag winni będą pociągani do odpowiedzialności w drodze porządkowej lub dyscyplinarnej

Art. 8.

Sprawdzanie dokumentów przez Oddziały Eksploatacyjne lub Dyrekcje.

Oddział względnie Wydział Eksploatacyjny Dyrekcji sformowania wagonu, podlegającego premjowaniu, po otrzymaniu ze stacji przeznaczenia, granicznej lub czołowej odcinka przeznaczenia wykazów poświadczonych w sposób, wskazany w art. 7, łączy je z odpowiedniemi egzemplarzami, otrzymanemi ze stacji sformowania wagonu, sprawdza zawarte w nich dane i uwagi stacji przeznaczenia lub pośrednich poczem albo przyznaje premję i zapisuje ją do specjalnej kontroli (Wzór Nr. 2. serja R Nr. 105),

albo też w razie stwierdzenia takich nieprawidłowości lub nadużyć, które mogą pozbawić odnośnych pracowników premji względnie wywołać obniżenie stawki, przeprowadza poprzednio dochodzenie, zawieszając do czasu wyświetlenia sprawy przyznanie i wypłatę premji.

Wykazy wzór Nr. 1 z odpisami wykazów ładunkowych stanowią dokumenty ścisłego zarachowania i winny być przechowywane tak na stacji sformowania wagonów jak i w Oddziałach Eksploatacyjnych względnie w Dyrekcjach, które na ich podstawie wypłaciły premję, przez przeciąg czasu, ustalonego dla takich dokumentów.

Art. 9.

Wypłata premji.

Obliczanie premji uskutecznia się sumarycznie dla wszystkich pracowników oddzielnie dla każdej kategorji za wagony, sformowane przez każdą zmianę lub przy jednej tylko zmianie za dany dzień.

Wypłatę premji uskutecznia się z oddzielnych list raz na miesiąc w miarę możności jednocześnie z pensją i nie później, niż w 2 miesiące po miesiącu sprawozdawczym, w sposób, ustalony dla innych tego rodzaju wypłat. Wydawanie zaliczek na rachunek premji oraz wypłata premji przed otrzymaniem poświadczonych w sposób, wskazany w art. 7 wykazów, jest wzbroniona.

Po wypłaceniu premji należy uczynić o tem adnotację czerwonym atramentem na odnośnych wykazach ze wskazaniem sumy wypłaconej premji i Nr. listy płacy. Zamiast adnotacji odręcznej może być nakładany na wykazach stempel odpowiedniej treści. Adnotacje te powinien stwierdzić swoim podpisem pracownik, prowadzący kontrolę.

Art. 10.

Czas zatrzymania przesyłek dla sformowania wagonu.

Dla sformowania wagonów zbiorowych z obciążeniem, podlegającem premjowaniu, stacje nadawcze względnie sortownicze mogą zatrzymywać przesyłki drobne nie dłużej niż to dozwolone jest w art. 5 P. Dr. (ustęp trzeci), pod warunkiem, że to nie wywoła przekroczenia terminu dostawy, przyczem sformowane w ten sposób wagony powinny być wysyłane niezwłocznie po ich sformowaniu pociągami pośpiesznotowarowemi lub dalekobieżnemi towarowemi zgodnie z art. 12 P. Dr.

W razie dłuższego, niż wskazano wyżej, zatrzymania sformowanych wagonów na stacji nadawczej lub sortowniczej winni przetrzymania zostaną pozbawieni tej lub innej należnej im premji, a nieotrzymujący premji zostaną pociągnięci do odpowiedzialności służbowej na zasadach ogólnych.

Art. 11.

Przeładunek wagonu premjowanego w drodze.

Wagony podstawione pod naładunek drobnicy, powinny być dokładnie zbadane, stosownie do wskazówek art. 19 P. W. E. przez pracowników, mających bezpośredni nadzór nad ładowaniem, pod względem przydatności ich do naładunku.

W razie przeładowania w drodze wagonu, podlegającego premjowaniu, wskutek uszkodzenia, które istniało już na stacji naładunku, pracownicy tej stacji, uczestniczący w sformowaniu wagonu, zostają pozbawieni premji za dany wagon.

Przeładunek wagonu w drodze, wywołany przyczynami, które powstały już po wysłaniu go ze stacji sformowania lub nie mogły być na tej stacji zauważone i usunięte, nie pozbawia odnośnych pracowników premji za sformowanie tego wagonu.

Jeżeli wagon, odpowiadający warunkom premjowania stracił ten charakter w drodze wskutek nieprawidłowych działań stacyj pośrednich, to premja, należna stacji sformowania wagonu, ma być wypłacona jej na koszt winnych pracowników z należnej im tej lub innej premji. O ile winni pracownicy nie pobierają żadnych premij, należy pociągnąć ich do odpowiedzialności służbowej, a premję wypłacić z przeznaczonego na ten cel kredytu.

Stacja, która uskuteczniła przeładunek wagonu premjowanego w drodze, powinna zrobić o tem odpowiednią adnotację w wykazie wzór Nr. 1 i w dołączonym do niego odpisie wykazu ładunkowego ze wskazaniem przyczyny przeładunku. Adnotacja ta musi być poświadczona stemplem danej stacji i podpisem zawiadowcy stacji lub jego zastępcy.

Art. 12.

Sprawozdanie Dyrekcji do Ministerstwa Komunikacji o formowaniu wagonów premjowanych.

Każda Dyrekcja, w której okręgu były sformowane wagony zbiorowe, podlegające premjowaniu, powinna przedstawić do Ministerstwa Komunikacji za każdy ubiegły miesiąc nie później, niż 15-go dnia następnego miesiąca, po uskutecznieniu obliczenia należnej premji, następujące sprawozdanie:

1) Jakie stacja formowała wagony, podlegające premjowaniu.

2) Ile każda z nich sformowała premjowych wagonów oddzielnie bezpośrednich i oddzielnie odcinkowych; przeciętne obciążenie i przeciętna długość premjowanego przebiegu (w km.) lub przeciętna liczba stacyj sortowniczych głównych, przez które wagony przeszły bez sortowania, dla każdej z tych kategorji wagonów, odsetek wagonów premjowanych w stosunku do innych wagonów zbiorowych, naładowanych lub przesortowanych na tej stacji.

3) Suma wypłaconej przez Dyrekcję premji:

a) dla całej Dyrekcji,

b) dla każdej poszczególnej stacji,

c) przeciętna stawka premji, wypłaconej każdej poszczególnej stacji.

4) Zauważone nieprawidłowości i nadużycia oraz inne uwagi i wnioski, tyczące się ich usunięcia.

D. K. P.
Stempel stacji

....

Oddział Eksploatacyjny
w ....

Wzór Nr. 1.
Datownik stacji sformowania wagonów

W Y K A Z Nr. ....

na wagon zbiorowy.

Nr. wagonu .... cecha .... ładowność ....
Stacja przeznaczenia lub graniczna ....
Odcinek przeznaczenia ....
Czas odejścia wagonu ze stacji sformowania i Nr. oraz rodzaj pociągu ....
....
Ilość naładowanych do wagonu przesyłek ....
Ogólna ich waga w kg. ....
Stacje sortownicze główne, przez które wagon powinien przejść bez sortowania ....
....
Odległość w km. od stacji sformowania wagonu do stacji przeznaczenia, granicznej lub czołowej odcinka przeznaczenia według Przepisów kierunkowych. ....
....
Wysokość premji ....

Pracownicy mający prawo do premji:

1) Kierownik ekspedycji lub kierownik sortowni, zawiadowca stacji względnie ich zastępcy ....
....
2) Kierownik magazynu lub starszy magazynier ....
3) Magazynier lub pełniący jego obowiązki ....
4) Zestawiający wykaz wagonowy i ładunkowy (kancelista) ....
5) Robotnicy ....
....

Stacja (Stempel)

Kierownik ekspedycycji (podpis)

Dnia .... m-ca .... 192 ..... roku.

Serja R. N. 104.

Wzór Nr. 1.
Datownik stacji przybycia wagonu

Wagon bezpośredni — odcinkowy Nr.
przybył

Po sprawdzeniu okazało się, że wagon naładowany jest prawidłowo zgodnie z danemi, zamieszczonemi na odwrotnej stronie i z danemi załączonego odpisu ładunkowego (lub uwagi) ....
....
....
....

Stacja przeznaczenia, graniczna, początkowa odcinka przeznaczenia.

(Stempel)

Kierownik ekspedycji (podpis)

Dnia .... m-ca .... 192 ..... roku.

Serja R. N. 105 **Wzór 2.**

Kontrola sformowania zbiorowych wagonów premjowanych i wypłaty pracowników premii za te wagony.

Stacja sformowania wangonów	Data sformowania wagonu	Nr. Nr. wykazów	Nr. Nr. wagonów	Rodzaj wagonów (bezpośredni lub odcinkowy)	Ogólna waga ładunku w wagonie	Długość w klm. premjowanego przebiegu	Nazwa przejściowych stacyj sortowniczych głównych	Wysokość należnej premji			Pracownicy uczestniczący w premji i udział każdego z nich			Premje wypłacone (data i Nr. Nr. list płacy).
								Całkowitej	75% dla pracowników st.	25% na centralę	Nazwisko i stanowisko służbowe	Zł.	gr.	

Załącznik

Wykaz stacji sortowniczych głównych.

1. Dyrekcja Warszawska:
   Warszawa Wschodnia, Warszawa Praga, Warszawa Główna, Koluszki i Łódź — Kaliska.
2. Dyrekcja Radomska:
   Skarżysko, Lublin i Kowel.
3. Dyrekcja Wileńska:
   Wilno, Wołkowysk, Białystok, Brześć i Baranowicze.
4. Dyrekcja Katowicka:
   Katowice, Mysłowice i Rybnik.
5. Dyrekcja Poznańska:
   Gniezno, Ostrów i Poznań.
6. Dyrekcja Gdańska:
   Bydgoszcz, Chojnice, Tczew (Zajączkowo Tczewskie) i Toruń Przedmieście.
7. Dyrekcja Krakowska:
   Kraków—Płaszów (dla wszystkich przesyłek, prócz pośpiesznych w kierunku ze wschodu na zachód (Kraków) tylko dla przesyłek pośpiesznych w kierunku ze wschodu na zachód), oraz Szczakowa i Bielsko.
8. Dyrekcja Lwowska:
   Przemyśl i Lwów.
9. Dyrekcja Stanisławowska;
   Chodorów.

324.

Nr. IV/14775/11 z dnia 22 października 1928 r. w sprawie otwarcia ruchu telegramów prywatnych na stacjach Dyrekcji Poznańskiej.

Z dniem 1 listopada 1928 r. niżej wymienione stacje Dyrekcji Poznańskiej zostaną otwarte dla ruchu telegramów prywatnych, w zakresie pełnym:

1) Damasławek z urzędem zdawczo-odbiorczym — Damasławek.

2) Wągrowiec z urzędem zdawczo-odbiorczym Wągrowiec.

3) Kcynia z urzędem zdawczo-odbiorczym — Kcynia.

4) Szubin z urzędem zdawczo-odbiorczym — Szubin.

5) Janowiec z urzędem zdawczo-odbiorczym Janowiec.

6) Skoki z urzędem zdawczo-odbiorczym — Skoki.

7) Pleszew z urzędem zdawczo-odbiorczym — Pleszew.

8) Wieluń z urzędem zdawczo-odbiorczym — Wieluń.

9) Krzepice z urzędem zdawczo-odbiorczym— Częstochowa.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

325.

ZEZWOLENIE

na studja wąskotorowej kolei użytku publicznego.

Pan Minister Komunikacji rozporządzeniem z dnia 27 października 1928 r. Nr. V — 4627/16b-28 udzielił na mocy art. 2 Ustawy z dnia 14. X 21 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dz. U. Nr. 88, poz. 646) oraz art, 2 rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30. IX 22 r. w przedmiocie wykonania powyższej ustawy (Dz. U. Nr. 92, poz. 854) Spółce Techniczno-Budowlanej Wolski, Wiśniewski, Inżynierowie, mającej siedzibę w Warszawie przy ul. Widok Nr. 9, działającej z ramienia i na rzecz Komitetu Organizacyjnego Budowy Wąskotorowej Kolei, zezwolenia na czynienie studjów przedwstępnych wąskotorowej kolei użytku publicznego od Ostrożan przez Drohiczyn n/B. do punktu na lewym brzegu Bugu naprzeciw Drohiczyna n/B. celem sporządzenia projektu technicznego.

Na podstawie tego zezwolenia służy wymienionej wyżej Spółce w myśl art. 5 wspomnianej ustawy prawo wstępu na grunt obcy oraz dokonywania potrzebnych pomiarów i niwelacji za wynagrodzeniem szkód stąd powstałych.

Projektowana linja kolejowa długości około 17 kilometrów przechodzić będzie przez Województwa Białostockie i Lubelskie, które zostały powiadomione jednocześnie o wydaniu tego zezwolenia.

Pozwolenie to zachowuje swą moc w ciągu 6 miesięcy od dnia jego wydania, t. j. do 27 kwietnia 1929 r.

Termin, do którego ma wpłynąć podanie o udzielenie Komitetowi Organizacyjnemu koncesji na budowę i eksploatację wymienionej wyżej kolei na podstawie powyższych studjów, upływa z dniem 27 października 1929 r.

Termin prekluzyjny na udzielenie osobom trzecim pozwoleń na studja w analogicznym kierunku upływa z dniem 27 stycznia 1929 r.

326.

Nr. V-10009/18/28 z dnia 22 listopada 1928 r. w sprawie malowania mostów.

W celu zabezpieczenia żelaznych dźwigarów mostowych przed niszczeniem przez rdzę, Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcji dołożyć starań, ażeby powłoka pokostowa na tych dźwigarach była utrzymana w stanie należytym.

W tym celu przy układaniu nwego programu malowania mostów zechce Dyrekcja zwrócić uwagę, żeby w pierwszej kolejności były malowane te dźwigary, na których powłoka pokostowa jest najwięcej uszkodzona.

SPRAWY ZASOBOWE.

327.

Nr. VI/17285/23/28 z dnia 19 listopada 1928 r. w sprawie stosowania na P. K. P, zatwierdzonych warunków technicznych.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. poniżej podane warunki techniczne na dostawy:

a) wojłoku,

b) żeliwa lejarskiego,

c) cegły ogniotrwałej, zwyczajnej, oraz z dniem 1-go stycznia 1929 r. zmienione na podstawie norm Polskiego Komitetu Normalizacyjnego warunki techniczne na dostawę pokostu lnianego dla P. K. P. wzamian zatwierdzonych dnia 5/V 1926 r.

Warunki techniczne na dostawę wojłoku dla P. K. P.

1. Wojłok miękki (izolacyjny).

C e c h y z e w n ę t r z n e.

Wojłok miękki powinien być zrobiony z włókien zwierzęcych (sierści krowiej i odpadków wełnianych i ma ściśle odpowiadać zatwierdzonym wzorom.

Wojłok powinien być zupełnie suchy, nie może mieć zapachu zgnilizny i nie powinien zawierać więcej niż 6% ciał obcych (gum apreterskich, włókien roślinnych, słomy wapna).

Wojłok powinien być należycie zbity, równomiernie gruby, barwy naturalnej bronzowej, szarej lub czarnej i ma odpowiadać wymiarom podanym w zamówieniu, z tolerancją ± 5%.

Wojłok nie powinien palić się płomieniem, lecz tylko się tlić wydając duszący dym.

2. Wojłok twardy.

Wojłok twardy powinien być zrobiony z włókien zwierzęcych (sierści krowiej, wełny i odpadków wełnianych) i ma ściśle odpowiadać zatwierdzonym wzorom.

Wojłok nie powinien zawierać więcej niż 5% ciał obcych (włókna roślinne, słoma, wapno, guma apreterska).

Wojłok powinien być należycie zbity i odpowiadać wymiarom podanym w zamówieniu z tolerancją ± 5%.

Pozostałe warunki jak wyżej dla wojłoku miękkiego.

B a d a n i a p r ó b n e.

Po porównaniu dostawy z zatwierdzonym wzorem należy wybrać z każdej partji nie mniej niż 3% arkuszy wojłoku i przekonać się czy wojłok w nich odpowiada powyższym warunkom.

Po dokonaniu badania odrzuca się te partje, z których badanie dało wyniki ujemne.

B a d a n i a p o w t ó r n e.

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wyniki pierwszego badania, na podstawie którego wojłok został odrzucony, przeprowadza się, na koszt i na żądanie dostawcy, powtórne badanie z ponownie wziętej podwójnej ilości arkuszy, przyczem ujemne wyniki choć jednej próby decydują o odrzuceniu całej partji wojłoku, dostawca zaś niema prawa do jakichkolwiek odszkodowań.

Cecha P. K. P. ser. Z. Nr. 189,

Warunki techniczne na dostawę żeliwa lejarskiego dla P. K. P.

C e c h y z e w n ę t r z n e.

Żeliwo lejarskie, dostarczane w gąskach powinno być miękkie, ciemne szarego koloru. Powierzchnia i krawędzie gąsek powinny być możliwie równe, a tworzywo nie powinno zawierać pęcherzy, żużli i zanieczyszczeń.

Na każdej gąsce powinna być zaznaczona marka fabryczna i numer tworzywa, według niżej podanych właściwości.

W świeżym złomie żeliwo powinno mieć ustrój jednolity, gruboziarnisty ustrój i jednostajną szarą barwę. Żeliwo powinno dawać się z łatwością ścinać i wiercić, a przy uderzeniach ostrym końcem młotka nie powinno się kruszyć ani dawać pęknięć.

Roztopione żeliwo winno być płynne i ma dobrze zapełniać formy.

Skurcz po ostygnięciu nie powinien przekraczać 1% objętości w stanie płynnym.

Wytrzymałość na rozerwanie powinna wynosić nie mniej niż 16 klg. na mm², dla żeliwa NO i 13 kg/mm² dla żeliwa N 1.

S k ł a d c h e m i c z n y.

Żeliwo lejarskie powinno mieć następujący skład chemiczny:

	N 0	N 1
C) węgiel	4 — 4%	3 — 4%
Si) (krzem)	2,4 — 3,00%	2 — 2,40%
Mn) (mangan) nie więcej .	0,75%	0,90%
Ph) (fosfor) „ „ .	0,35%	0,50%
S) (siarka) „ „ .	0,03%	0,04%

P r ó b y l a b o r a t o r y j n e.

Z każdej partji dostarczonego żeliwa wybiera się około 2% gąsek, z których świdrowaniem nawskroś wydobywa się około ½ kg. wiórów. Otrzymane wióry, po dokładnem zmieszaniu, umieszcza się w 2 zalakowanych i ostemplowanych stemplem odbiorcy słoikach, z których jeden przechowuje Urząd odbiorczy, drugi zaś wysyła się do analizy chemicznej w laboratorjum Huty lub innego, które wskaże odbiorca. Każdy słoik powinien mieć zewnątrz takąż umieszczoną kartkę z podaniem zawartości słoika, firmy, daty wziętych prób numeru i daty zamówienia dostarczonej partji żeliwa.

B a d a n i e p o w t ó r n e.

Jeżeli na podstawie 1-ej próby żeliwo lejarskie zostało zabrakowane, dostawca ma prawo żądać przeprowadzenia na koszt własny powtórnej analizy z ponownie wybranej podwójnej ilości gąsek, z których uzyskane wióry wagi ¾ kg. po dokładnem zmieszaniu, umieszcza się w 3-ch, jak wyżej, zalakowanych słoikach zaopatrzonych, jak wyżej, na zewnątrz i wewnątrz etykietami, przyczem jeden słoik przechowuje Urząd odbiorczy, a dwa pozostałe przesyła się do 2 różnych laboratorjów, według uznania odbiorcy.

Przyjęcie dostarczonego żeliwa lejarskiego zależne jest wtedy od dodatnich wyników obu analiz, przeprowadzonych w 2 laboratorjach, w przeciwnym bowiem razie, jeżeli choć jedna analiza wykazała wyniki ujemne, cała partja żeliwa zostaje zabrakowana, dostawca zaś nie ma prawa zgłaszania jakichkolwiek pretensyj za poniesione straty.

Cecha P. K. P. ser. Z Nr. 190.

Warunki techniczne na dostawę cegły ogniotrwałej zwyczajnej dla P. K. P. (do pieców pokojowych, na przewały dymowe i futrówkę w kanałach gazowych).

Cegła ogniotrwała zwyczajna powinna być wyrobiona z gliny ogniotrwałej, zmieszanej z przepalo-

ną miałko roztartą glinką (szamotą), przyczem zawartość krzemionki (SiO_2) powinna być nie mniejsza niż 75%.

Cegła nie powinna być krucha, mieć w złomie ziarna największe od 4 — 5 mm i przy obróbce nie ulegać kruszeniu.

Pod uderzeniem młotka cegła powinna wydawać ton dźwięczny.

Cechy zewnętrzne.

Cegła ogniotrwała powinna mieć powierzchnię równą, gładką z prawidłowemi krawędziami i nie mieć rys i pęknięć.

Dopuszczalne są drobne rysy włoskowate, ale w niewielkiej ilości. Rysy te przy wzrastaniu temperatury nie powinny się powiększać.

Ciężar gatunkowy.

Ciężar gatunkowy masy suchej (mielonego kamienia) winien wynosić 2,4 — 2,7.

Ciężar gatunkowy cegły = 1,90 — 2,10.

Wymiary.

Cegła powinna posiadać wymiary zgodne z zatwierdzonemi rysunkami, wzorami lub podług wskazanych w zamówieniu kształtu i wymiarów:

przy wymiarach do 100 mm dopuszczalne jest odchylenie ± 3%,

dla wymiaórw ponad 100 mm dopuszczalne odchylenie ± 2%.

Porowatość.

Porowatość nie może przekraczać 20%. Dla określenia porowatości należy zważyć cegłę dobrze wysuszoną (przy 200°C), a następnie zanurzyć ją w wodzie na jedną godzinę; jeżeli oznaczyć wagę wysuszonej cegły przed zanurzeniem przez G_1, a wagę mokrej cegły po wyjęciu z wody przez G_2, porowatość dopuszczalną w procentach wyrażać będzie wzór:

$$\frac{(G_2 - G_1) . 2,5,100}{G_1} < 20\%$$

Wytrzymałość na obciążenie.

Cegła o wymiarach 25 × 12 × 6,5 cm ustawiona na boku 25 × 6,5 i obciążona prostopadle do tej płaszczyzny powinna wytrzymać nacisk najmniej 140 kg/cm² bez żadnych uszkodzeń.

Uszkodzenia z powodu nierówności brzegów nie powinny być brane pod uwagę.

Temperatura topienia.

Początek topienia się cegły nie powinien następować niżej temperatury 1630 — 1650, co odpowiada Nr. 27 — 29 stożka Segera.

Do prób mogą być wzięte odłamki cegieł.

Cegła lub odłamki powinny być przed wrzuceniem do pieca trzymane przez czas dłuższy w cieple, ażeby usunąć wszelkie ślady wilgoci.

Cegły powinny posiadać wyraźny znak fabryczny.

Próbom podlegają nie mniej jak 5 sztuk cegły z różnych stosów i różnych rzędów.

Cegły niewytrzymujące prób odrzuca się w całych partjach, z których były brane próby.

Próby powtórne.

Na żądanie i koszt dostawcy można nad odrzuconemi partjami cegieł ponowić wszystkie wymienione próby w ten sposób, że w każdej odrzuconej partji dowolnie wybiera się z różnych stosów i różnych rzędów 10 cegieł, które winny wytrzymać wymagane próby.

W razie ujemnych wyników chociażby jednej próby odrzuca się te partje, z których były brane próby, dostawca zaś niema prawa do jakichkolwiek odszkodowań. Cecha P. K. P. ser. Z, N, 191,

Warunki techniczne na dostawę pokostu lnianego dla P. K. P.

Cechy zewnętrzne i własności pokostu.

1. Pokost lniany powinien być przyrządzony z czystego oleju lnianego i może zawierać, oprócz oleju lnianego, sykatywy (przy zastosowaniu żywiczanów najwyżej 5% sykatywów).

Wszelkie inne domieszki, np. postronnych olejów roślinnych, mineralnych, lotnych rozpuszczalników i mechanicznych zanieczyszczeń, są niedopuszczalne.

2. Pokost lniany powinien być koloru od jasnożółtego do czerwonawo-brunatnego, lecz nie ciemnobrunatnego. Zapach zbliżony do zapachu oleju lnianego i nieprzepalony. Po dłuższem staniu nie powinien wydzielać wody.

Ilość wydzielonego w ciągu 48 godzin osadu nie może przekraczać 2% objętościowych, przyczem ciecz ponad osadem powinna być zupełnie klarowna.

3. Pokost lniany powinien w cienkiej warstwie w temperaturze pokojowej 17 do 20° C. wysychać w ciągu 24 godzin. Po upływie tego czasu, błonka powinna być gładka, nielepka, elastyczna, przezroczysta, bez żadnych plam i przylegać mocno do powierzchni.

4. Pokost lniany, zmieszany z bielą ołowianą, nie powinien ścinać się na gęstą żelatynującą się masę. Zmieszany z farbami nie powinien zmieniać ich barwy.

5. Ciężar właściwy przy 20° C. od 0,928—0,948.
6. Liczba zmydlenia 186 — 195.
7. Liczba kwasowa najwyżej 11.
8. Liczba jodowa nie niższa od 155.
9. Refrekcja przy 20° C. 1,480 — 1,487.
10. Procentowa zawartość popiołu najwyżej 1%.

Badanie pokostu.

Conajmniej z 10% dostarczonej partji pokostu lnianego z różnych beczek, po wykłóceniu ich zawartości przez kilkakrotne przetaczanie beczek, czerpie się po kilka kieliszków pokostu, z którego po dokładnem zmieszaniu, bierze się na próbę około 1 litra.

Próbny pokost wlewa się do 2-ch zupełnie czystych butelek z nalepionemi etykietami, przyczem jedną butelkę przechowuje się, drugą zaś wysyła się do laboratorjum chemicznego, według własnego uznania.

Każdą butelkę, po szczelnem ich zalakowaniu, umieszcza się w papierowem opakowaniu, zabezpieczonem lakową pieczęcią, w którem winna mieścić się również oddzielna kartka w zamkniętej kopercie.

Na etykietach i na załączonych kartkach wypisuje się: zawartość butelki, firmę, datę wzięcia prób i numer zamówienia dostarczonej partji pokostu.

Cechy zewnętrzne określa się z wyglądu, bez stosowania specjalnych przyrządów.

Próba na wysychanie.

Dwie krople pokostu rozciera się palcem na płytce szklanej 9 × 12 cm; powinno to odpowiadać około 1 mg pokostu na 1 cm² powierzchni. Płytkę ustawia się poziomo w temperaturze pokojowej 17 do 20° C. w miejscu zabezpieczonem od bezpośredniego działania promieni słonecznych, wilgoci i kurzu. Wyschnięcie próbuje się palcem. Elastyczność błonki próbuje się, pokrywając pokostem trzykrotnie blaszkę żelazną, po każdorazowem wyschnięciu pociągniętej warstwy. Przy zginaniu blaszki, błonka nie powinna pękać, zaś przy skrobaniu końcem noża powinna tworzyć skręcający się wiórek.

Próba działania na farby.

Jedna część pokostu lnianego, bardzo dokładnie zmieszana w moździerzu, z 6-ma częściami bieli ołowianej, po upływie tygodnia, przechowana w naczyniu szczelnie zamkniętem i wypełnionem całkowicie, nie powinna wykazać zgęstwienia, któreby utrudniało rozprowadzenie farby.

Wodę oznacza się jakościowo przez nagrzanie pokostu w probówce do temperatury 130 — 150° C. Próba pokostu nie powinna „pryskać", wydzielać pary wodnej lub pienić się.

Liczba jodowa.

Liczbę jodową należy oznaczyć według metody Hübla lub Hanusa.

Zawartość popiołu.

5 g pokostu ogrzewa się w tyglu porcelanowym pojemności około 30 cm³ nad małym płomykiem. Po odpędzeniu części lotnych, zwiększa się płomień i spala pozostały węgiel. Spalenie należy wykonać powoli w możliwie niskiej temperaturze. W razie zawartości wody, można wstawić do tygla knot ze zwiniętego niewielkiego sączka, nie pozostawiającego po spaleniu popiołu.

Popiół zwilża się kwasem azotowym, odparowuje się kwas i zlekka wypraża się. Po odważeniu tygla, popiół należy zmieszać drucikiem platynowym i o ile są jeszcze ślady węgla, to spalić je, zalać ponownie HNO_3 i słabo wyżarzyć.

Badanie pokostu powtórne.

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wynik badania 1-ej próby, na podstawie której pokost został zabrakowany, przeprowadza się na żądanie i koszt dostawcy powtórną analizę z ponownie zaczerpniętej podwójnej już ilości pokostu, z którego po dokładnem zmieszaniu bierze się na próbę około 1½ litra.

Próbny pokost wlewa się do 3-ch butelek, zaopatrzonych w wyżej podany sposób w etykiety i w oddzielne kartki, z których 1-ą przechowuje się, a pozostałe rozsyła się do 2-ch laboratorjów według własnego wyboru.

Przyjęcie dostarczonej partji pokostu lnianego zależnem jest wtedy od dodatnich wyników obu analiz, przeprowadzonych w 2 laboratorjach, w przeciwnym wypadku, w razie ujemnego wyniku chociażby jednj analizy, cała partja pokostu zostaje odrzucona, dostawca zaś niema praw do jakichkolwiek odszkodowań.

Cecha P. K. P. ser. Z. N, 150,

ZAWIADOMIENIA:

(Sprawy szczegółowo-osobowe).

RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSTWIE KOMUNIKACJI.

Mianowania:

Mgr. praw Siekierski Józef — St. referent Ministerstwa Komunikacji — Naczelnikiem Wydziału w Ministerstwie Komunikacji w V stopniu urzędników państwowych.

Nr. Pr. 10438/28.

Inż. Tokarzewski Henryk — Referent Okręgowej Izby Kontroli Państwowej w Warszawie — Inspektorem Ministerjalnym w Głównej Inspekcji Komunikacji w VI stopniu urzędników państwowych.

Nr. Pr. 10437/28.

Mgr. praw Białowąs-Zmurski Kazimierz — Kierownik Działu Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie — urzędnikiem Ministerstwa Komunikacji w VI stopniu urzędników państwowych z równoczesnem przydzieleniem do służby w Departamencie Administracyjnym Ministerstwa Komunikacji.

Nr. Pr. 4285/28.

Inż. Cholewiński Jerzy — Naczelny Komisarz Rządowy przy wytwórniach taboru kolejowego — urzędnikiem Ministerstwa Komunikacji w VI stopniu urzędników państwowych z równoczesnem przydzieleniem do służby w Departamencie Mechanicznym i Zasobów Ministerstwa Komunikacji.
Nr. Pr. 10817/28.

Kułaczkowski Feliks — St. Asesor Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie — urzędnikiem Ministerstwa Komunikacji w VII stopniu urzędników państwowych z równoczesnem przydzieleniem do służby w Departamencie Administracyjnym Ministerstwa Komunikacji.
Nr. Pr. 4285/28.

Gotzel Felicja — pracownik kontraktowy Biura Reformy Taryf przy Ministerstwie Komunikacji — urzędnikiem prowizorycznym Ministerstwa Komunikacji w X stopniu urzędników państwowych z równoczesnem przydzieleniem do służby w Departamencie Mechanicznym i Zasobów Ministerstwa Komunikacji.
Nr. Pr. 10816/28.

Przeniesienie ze względów służbowych.

Inż. Zyśko Jan — St. referent Ministerstwa Komunikacji — do Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie w charakterze St. referendarza P. K. P.
Nr. Pr. 10193/28.

Przeniesienie w stały stan spoczynku.

Chołodziński Aleksander — Kontroler Ministerstwa Komunikacji z dniem 1 listopada 1928 r.
Nr. Pr. 8330/28.

Zmarł.

Żurakowski Władysław — urzędnik VI stopnia Ministerstwa Komunikacji — w dniu 31 październik a 1928 r.

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH P. K. P.

Mianowania:

Inż. Popławski Stanisław — Naczelnikiem Oddziału Drogowego, Poznań II Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.
Nr. I/19038/1-D/28.

Inż. Dębski Józef — Zastępca Naczelnika Oddziału Drogowego w Ostrowie w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu — Naczelnikiem Oddziału Drogowego w Jarocinie w okręgu tej samej Dyrekcji.
Nr. I/19038/1-D/28.

Inż. Turowicz Stefan — St. Referendarz Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu — Kierownikiem Działu Ogólno-Gospodarczego w Wydziale Drogowym tej Dyrekcji.
Nr. I/19038/1-D/28.

Inż. Niemiec Franciszek — Naczelnik Oddziału Drogowego w Rybniku w okręgu Dyrekcji Państwowych w Katowicach — Kierownikiem Działu Budynków w Wydziale Drogowym tej Dyrekcji.
Nr. I/16972/1-J/28.

Breitenwald Michał — Kontroler Eksploatacyjny Oddziału Eksploatacyjnego w Toruniu w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku — Naczelnikiem tego Oddziału.
Nr. I/20352/1-D/28.

Miszke Jarosław — Kierownik Działu Reklamacyjnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie — Zastępcą Naczelnika tego Wydziału.
Nr. I/16513/1/28.

Bazielich Wiktor — Referendarz K. P. w Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach — Kierownikiem Działu Kontroli Wpływów i Kas w Wydziale Rachunkowym tej samej Dyrekcji.
Nr. I/11435 1-J/28.

Powierzenie kierownictwa.

Kryszczukajtisowi Stanisławowi — Kierownikowi Działu Ogólno-Rachunkowego w Wydziale Rachunkowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie, powierzono Kierownictwo Wydziału Rachunkowego tejże Dyrekcji.
Nr. I. 7049/1/28.

Przeniesienia ze względów służbowych:

Inż. Trzeciak Michał — Naczelnik Oddziału Drogowego w Wągrowcu w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu, — na stanowisko Naczelnika Oddziału Drogowego w Gnieźnie w okręgu tej samej Dyrekcji.
Nr. I. 19038/1.D/28.

Inż. Dobrzyjałowski, Aleksander Włodzimierz Leon — Kierownik Działu w Wydziale Drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku, do Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie z równoczesnem oddelegowaniem do służby w Departamencie Budowy i Utrzymania w Ministerstwie Komunikacji.
Nr. I. 17446/1—J/28.

Juchniak Nikodem — Starszy asystent z okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku w tym samym charakterze służbowym do Biura Rozrachunków w Bydgoszczy.
Nr. Cur. 8300/IV-28.

Zwolnienie ze stanowiska:

Inż. Antulski Mikołaj — ze stanowiska Kierownika Działu Ogólno-Gospodarczego w Wydziale Drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu na własną prośbę.
Nr. I. 19038/1/28.

Przeniesienia w stan spoczynku:

Inż. Brzozowski Jan — p. o. Wiceprezesa Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie, z dn. 1 listopada 1928 r. z wyrażeniem pełnego uznania za wybitną działalność w kolejnictwie.
Nr. I. 19676/28.

Gilek Rudolf — Radca K. P. i Zawiadowca stacji Lwów, z dniem 1 grudnia 1928 r. na własną prośbę, z wyrażeniem uznania za wieloletnią gorliwą i owocną działalność w służbie kolejowej.
Nr. I. 17466 28.

KONKURSY:

na stanowisko Naczelnika Wydziału Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się:
Ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, V lub VI grupa uposażenia, oraz dłuższa praktyka w dziedzinie kontroli dochodów.
Termin składania podań: do dn. 20 grudnia 1928 r.
Nr. I. 20760/1/28.

na stanowisko Naczelnika Oddziału Drogowego w Rybniku w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa i wszechstronna praktyka w służbie drogowej.
Termin wnoszenia podań: do dn. 20 grudnia 1928 r.
Nr. I. 16972/1-J/28.

na stanowisko Zastępcy Naczelnika Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn), VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w służbie mechanicznej.
Termin wnoszenia podań: do dn. 20 grudnia 1928 r.
Nr. I. 20691/28.

na stanowisko Zastępcy Naczelnika Wydziału Kontroli Dochodów w Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dokładna znajomość służby Kontroli Dochodów.
Termin wnoszenia podań: do dn. 20 grudnia 1928 r.
Nr. I. 20893/1/28.

na stanowisko Kierownika Działu Ogólnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Warunki dla ubiegających się: studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa praktyka w dziedzinie Kontroli Dochodów.
Termin wnoszenia podań: do dn. 20 grudnia 1928 r.
Nr. I. 19679/1-D/28.

na stanowisko Kierownika Działu Reklamacyjnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa praktyka w dziedzinie kontroli dochodów.
Termin wnoszenia podań: do dn. 20 grudnia 1928 r.
Nr. I. 16513/1/28.

na stanowisko St. Kontrolera Wydziałowego w Wydziale Eksploatacyjnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia oraz dłuższa praktyka w służbie eksploatacyjnej.
Termin wnoszenia podań: do dn. 20 grudnia 1928 r.
Nr. I. 16206/1-D/28.

na stanowisko St. Kontrolera Wydziałowego w Wydziale Drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie drogowej.
Termin składania podań: do dnia 20 grudnia 1928 r.
Nr. I. 13948/28.

Skład Trybunału Dyscyplinarnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Mianowany: drugim zastępcą przewodniczącego Trybunału Dyscyplinarnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu **Dr. Tadeusz Sokołowski**, Naczelnik Wydziału Rachunkowego.
Nr. I. 19882/28.

Unieważnienie biletu.

Unieważnia się z powodu kradzieży bezpłatny bilet okresowy bezimienny kl. II Nr. 711, ważny do dn. 31 grudnia 1928 r. w obrębie wszystkich Dyrekcji P. K. P., wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla urzędnika Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 43938. 23.XI.28. 8.000.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1928 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.